

**Universidad de Huánuco**  
**Facultad de Derecho y Ciencias Políticas**  
**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO**  
**Y CIENCIAS POLÍTICAS**



**TESIS**

LA EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA COMO UNA ALTERNATIVA  
PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA  
CIUDAD DE HUANCAYO, 2019.

**Para optar el Título Profesional de**  
**ABOGADO**

**TESISTA**

MENACHO LIMAYMANTA, Jhony

**ASESOR**

Dr. PONCE E INGUNZA, Félix

Huánuco - Perú  
2019



**UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**  
**Ciclo de Asesoramiento para la Tesis Profesional**



**RESOLUCIÓN N° 1104-2019-DFD-UDH**  
**Huánuco, 09 de setiembre de 2019.**

Visto la Resolución N° 533-2019-DFD-UDH de fecha 21 de mayo de 2019 que declara **APROBAR** el Proyecto de Investigación intitulado **"LA EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA, COMO UNA ALTERNATIVA PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE HUANCAYO, 2019"**, presentado por el Bachiller **"Jhony MENACHO LIMAYMANTA"**;

**CONSIDERANDO:**

Que, el Art. 14° numeral 1 del Reglamento de Grados y Títulos del Programa Académico de Derecho y Ciencias Políticas vigente para el caso determina las diversas modalidades al cual el Graduando puede acogerse para obtener el Título Profesional de Abogado.

*Que, mediante Resolución N° 1206-2015-R-CU-UDH de fecha 28 de setiembre de año 2015 se aprobó el ciclo de Asesoramiento para la tesis profesional- CATP/DERECHO del Programa Académico de Derecho y Ciencias Políticas, en atención al Art. 31 del Reglamento General de Grados y Títulos de la UDH;*

Que, mediante Informe N° 010-2019-UDH/FD-CATP/FPel de fecha 13 de junio de 2019, el Dr. Félix Ponce e Ingunza Asesor del Proyecto de Investigación **"LA EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA COMO UNA ALTERNATIVA PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE HUANCAYO, 2019"**, aprueba el informe final de la Investigación;

*Que, en cumplimiento al Art. 31 del Reglamento de Grados y Títulos del Programa Académico de Derecho y CC.PP vigente para el caso y a mérito del documento de visto y habiendo el Bachiller previamente presentado los tres ejemplares de la referida Tesis debidamente espiralados, es pertinente emitir la Resolución de Jurado y señalar fecha y hora para su Sustentación;*

Estando a lo dispuesto en el Art. 44° de la Nueva Ley Universitaria N° 30220; Inc. n) del Art. 44° del Estatuto de la Universidad de Huánuco; Reglamento de Grados y Títulos aprobado con Resolución N° 466-2016-R-CU-UDH del 23 de mayo de 2016 y la facultad que indique;

**SE RESUELVE:**

**Artículo Primero.- DESIGNAR** al Jurado Calificador para examinar al Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas, don **Jhony MENACHO LIMAYMANTA**, para obtener el Título Profesional de **ABOGADO** por la modalidad de Trabajo de Investigación Científica (Tesis), llevado a cabo en el Ciclo de Asesoramiento para la Tesis profesional; a los siguientes docentes:

Mg. Mariella C. Garay Mercado	: Presidente
Abg. Hugo O. Vidal Romero	: Secretario
Abg. Hugo B. Peralta Baca	: Vocal



**UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**  
Ciclo de Asesoramiento para la Tesis Profesional



**RESOLUCIÓN N° 1104-2019-DFD-UDH**  
Huánuco, 02 de setiembre de 2019.

**Artículo Segundo.**- Señalar el día viernes 13 de setiembre de 2019 a horas 10:00 a.m. dicha Sustentación, en la Sala de Simulación de Audiencias Judiciales de la Universidad de Huánuco, sito en el 4to. Edificio 1er. Piso de la ciudad universitaria La Esperanza.

**Artículo Tercero.**- Difúndase publicando e invitando a la comunidad académica para que presencien dicha sustentación.

Regístrese, comuníquese y archívese.



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO  
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

Dr. FERNANDO CORCINO BARRUETA  
DECANO

DISTRIBUCIÓN: Vice. Rect. Académico, Fac. Derecho, Of. Mat. Y Reg. Acad..f. Exp. Interesado, archivo.  
FCB/znn





**ACTA DEL PROCESO DE CALIFICACIÓN POR LA MODALIDAD DE PRESENTACIÓN  
Y SUSTENTACIÓN DE UNA TESIS**

En la ciudad de Huánuco, siendo las... 10:00 ...horas del día... trece ... del mes de... septiembre ... del año dos mil diecinueve se reunieron en el... Salón de Simulación de Audiencias Judiciales ... los miembros Ratificados del Jurado Examinador, designados por Resolución N° 1104-2019-DFD-UDH de fecha 09 de setiembre de 2019, al amparo de la nueva Ley Universitaria N° 30220 inc "n" del Art. 44 del Estatuto de la Universidad de Huánuco, Reglamento de Grados y Títulos, para proceder por la modalidad de Presentación y Sustentación de una Tesis del Graduado **Jhony MENACHO LIMAYMANTA** el postulante al Título de Abogado, procedió a la exposición de la Tesis, absolviendo las interrogantes que le fueron formuladas por los miembros designados del Jurado, de conformidad con las respectivas disposiciones reglamentarias; realizado el exposición, el Jurado procedió a la calificación.


**JURADOS CALIFICADORES**

**PUNTAJE**

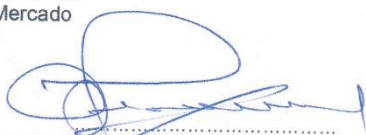
Mg. Mariella C. Garay Mercado	Presidente	<u>16</u>
Abg. Hugo O. Vidal Romero	Secretario	<u>16</u>
Abg. Hugo B. Peralta Baca	Vocal	<u>16</u>

CALIFICATIVO : 16 Dieciséis  
En números En letras

RESULTADO : Aprobado por Unanimidad

  
Mg. Mariella C. Garay Mercado  
Presidente

  
Abg. Hugo O. Vidal Romero  
Secretario

  
Abg. Hugo B. Peralta Baca  
Vocal

## **DEDICATORIA**

Con el cariño de siempre, dedico el presente trabajo de investigación, a mis padres Arturo y Godofreda por su constancia, por los buenos valores impartidos desde mi infancia y que ahora se encuentran en la gloria de Dios, a mi esposa Celia e hijos Jhony Rafael y Jhomely Sandra, quienes son el motivo de mi formación continua.

## **AGRADECIMIENTO**

Principalmente dar gracias a Dios, por estar conmigo en cada peldaño que alcanzo, por fortificar mi corazón e iluminar mi mente y por haber colocado en mi vida a personas que son mi soporte y motivo de superación.

Muy agradecido a mis hermanos y colegas por haber brindado siempre su apoyo para culminar con mi formación profesional.

Todas las muestras de agradecimiento para mis profesores de la Facultad de Derecho – UDH, por haber contribuido en parte de mi formación profesional.

Agradecimiento perenne al Dr. Félix, PONCE E INGUNZA, por haber participado con mucho acierto en calidad de asesor, mi reconocimiento por el apoyo y aportes durante el desarrollo de los diferentes capítulos hasta la culminación de la investigación.

## ÍNDICE

Dedicatoria	II
Agradecimiento	III
Índice	IV
Resumen	VI
Abstract	VII
Introducción	VIII

### CAPITULO I

#### PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Descripción del problema	10
1.2. Formulación del problema	11
1.3. Objetivo general	12
1.4. Objetivos específicos	12
1.5. Justificación de la investigación	12
1.6. Limitaciones de la investigación	13
1.7. Viabilidad de la investigación	14

### CAPITULO II

#### MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación	15
2.2 Bases teóricas	19
2.3 Definiciones conceptuales	30
2.4 Hipótesis	33
2.5 Variable	33
2.5.1. Univariable	33
2.6 Operacionalización de la variables	34

### CAPÍTULO III

#### METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo de investigación	35
3.1.1. Método	35

3.1.2. Diseño	35
3.1.3. Tipo y nivel	35
3.2. Población y muestra.	36
3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	37
3.3.1. Para la recolección de datos	37
3.3.2. Para la presentación de datos	37
3.3.3. Para el análisis e interpretación de los datos	38

## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS

4.1. Procesamiento de datos	39
-----------------------------	----

## CAPÍTULO V

### DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1. contrastación de los resultados	47
CONCLUSIONES	51
RECOMENDACIONES	52
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	53
ANEXOS	54



## RESUMEN

Definimos a la educación vial como el conjunto de medidas y recomendaciones que todo individuo debe conocer cuando se desplaza por la vía pública, tanto como conductor de vehículos motorizados y bicicletas; asimismo como peatón. La educación vial es fundamental para la adquisición de conciencia de los ciudadanos, iniciándose con el respeto por la vida propia y de las demás personas. A esta definición queremos agregar el término “Jurídico”, es decir hablar ahora de una “Educación Vial Jurídica”, entendida desde los principios jurídicos a los compromisos civiles y penales que se verán afectos los conductores que ocasionan accidentes de tránsito con desenlaces inevitables como pérdidas humanas, lesiones graves y averías a la propiedad. Por ese motivo, ésta investigación tiene la proposición de implementar la “Educación Vial Jurídica” como una elección para mermar los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019 y contribuir con la solución de esta complicación social que mucho daño le hace a la humanidad.

Nuestra investigación ha sido guiada bajo la siguiente metodología, como tipo de investigación fue la Sustantiva es decir la Descriptiva – Explicativa, así que el enfoque de investigación que hemos utilizado fue el Holístico (Cuantitativo – cualitativo), bajo el nivel de investigación Descriptivo, con un Diseño de investigación No experimental (Descriptivo comparativo). Como técnica de análisis de los resultados se utilizó la Medición estadística, y para procesar los datos se usó la técnica de la Interpretación hermenéutica.

Llegando a concluir que la Educación Vial Jurídica, si influye significativamente como una opción para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019. Lo que al final recomendamos su implementación para aportar con la sociedad en restar los altos índices de accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo y posteriormente en nuestro país.

**PALABRA CLAVE:** Educación Vial Jurídica

## **ABSTRACT**

We define road safety education as the set of measures and recommendations that every individual must know when traveling on public roads, both as drivers of motorized vehicles and bicycles; also as a pedestrian. Road safety education is fundamental for acquiring the conscience of citizens, starting with respect for one's own life and that of other people. To this definition we want to add the term "Legal", that is to say now a "Legal Road Education", understood from the legal principles to the civil and criminal commitments that will be affected drivers that cause traffic accidents with unavoidable outcomes such as losses human, serious injuries and property damage. For this reason, this research has the proposal to implement the "Legal Road Education" as a choice to reduce traffic accidents in the city of Huancayo, 2019 and contribute to the solution of this social complication that hurts humanity.

Our research has been guided by the following methodology, as the type of research was the Substantive that is the Descriptive - Explanatory, so the research approach we have used was the Holistic one (Quantitative - qualitative), under the level of Descriptive research, with a Non-experimental Research Design (Comparative Descriptive). As a technique for analyzing the results, statistical measurement was used, and the technique of hermeneutic interpretation was used to process the data.

Concluding that the Legal Road Education, if significantly influences as an option to reduce traffic accidents in the city of Huancayo, 2019. What we recommend in the end its implementation to contribute with society in subtracting the high rates of traffic accidents in the city of Huancayo and later in our country.

**KEY WORD:** Legal Road Safety Education

## INTRODUCCIÓN

La Educación Vial Jurídica, un término nuevo que se está acuñando en las recientes publicaciones, surge de la necesidad de concientizar a la ciudadanía de las primordiales responsabilidades contravencionales, civiles y penales que serán sometidos los conductores que originen accidentes de tránsito que concluyen en terminaciones fatales como muertes humanas, lesiones graves y perjuicios a la propiedad; asimismo la educación vial jurídica tiene la labor de guiar a los individuos, mediante el reglamento de tránsito y el uso de las señales, de esta forma mermar los accidentes de tránsito, asegurando el uso correcto de los espacios públicos.

Son en las escuelas donde debe empezar la educación vial, promoviendo en los alumnos el respeto de las señales de tránsito, de esa forma ejercerán su ciudadanía con responsabilidad ya sea cuando estén como conductor o como peatón, enseñándoles el uso correcto de las vías de tránsito, de este modo formaremos ciudadanos responsables de sus actos y estaremos evitando ver futuros accidentes de tránsito.

Este tipo de educación debe recibir el apoyo de los entes gubernamentales, debiendo ser uno de los requisitos antes de otorgar las licencias de conducir. La educación vial jurídica comprende muchos aspectos coherentes con la conducción, que van desde el debido conocimiento acerca de las señalizaciones de tránsito, asimismo se debe saber todos los elementos básicos que garantizan la protección propia y la de los demás, no sólo eso, sino aquellos sobre materia legal frente a los accidentes de tránsito. Tomando en cuenta estos aspectos, se ha visto por conveniente desarrollar la siguiente investigación considerando la subsecuente estructura:

En el Capítulo I, se planteó el problema de investigación, ¿Cuál es la influencia de la educación vial jurídica como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019?, como Objetivo de la investigación fue: Determinar la influencia de la educación vial jurídica como

una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.

El Capítulo II, describe todo el marco teórico, citando los principales antecedentes de la investigación que respaldan nuestra investigación, asimismo se describe cada base teórica, las definiciones conceptuales. Para ello hemos formulado las hipótesis de investigación haciendo referencia: La educación vial jurídica, sí influye como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo 2019.

En el Capítulo III, se ha descrito los materiales y métodos de investigación, estableciendo el método de investigación, el diseño de investigación, el tipo y nivel de investigación, la población y muestra, las técnicas e instrumentos de recolección de datos.

El Capítulo IV, hace referencia a los principales resultados y el análisis estadístico para la validación de los resultados.

El Capítulo V, menciona las importantes discusiones a partir de los resultados obtenidos. Se arribó a la conclusión de que La Educación Vial Jurídica, si influye como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.

El Autor.

## **CAPÍTULO I**

### **PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

#### **1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA**

A diario despertamos con noticias relacionados a accidentes de tránsito en nuestro país, lo más lamentable que estos hechos terminan con resultados fatales como pérdidas humanas, contusiones graves y daños a la propiedad.

“La seguridad vial debe ser un tema principal en nuestro país. Se pueden ver algunas iniciativas como la última campaña de SUTRAN, pero aún hay largo camino por recorrer. Se necesita que el trabajo se realice en conjunto, tanto con entidades públicas como privadas para mejorar las áreas, infraestructura, señalizaciones, implementación de tecnología, y sobretodo educación. Necesitamos estar seguros dentro y fuera de la vía y que los ciudadanos no actúen en base a sanciones, sino que se logre una cultura vial”, señaló Eduardo González-Prada, gerente de Neoauto.

Por otro lado, una de las razones de que nuestro país tenga una seguridad vial tan mala es que en nuestra cultura no existe la educación vial jurídica en estos temas. En los centros educativos no se les enseña a los alumnos conductas acerca de cómo deben usar correctamente la vía pública, y si no se les enseña a ser buenos peatones, menos se les enseña a cómo deberían ser correctos conductores para cuando lleguen a serlo, por lo tanto, se observa como a diario se producen accidentes de tránsito ocasionados por las contravenciones de los conductores y en muchos de los casos de los mismos peatones.

Además, no existe una acción directa y comprometida por parte del estado peruano, para que la educación vial jurídica sea una asignatura en los colegios y contribuir con la seguridad vial, como sí se hace en otros países.

En Huancayo, los accidentes de tránsito son reportados de forma inter diaria, según los reportes de la PNP no hay una sola semana que no se reporte un solo accidente de tránsito, o infracción de tránsito por parte de los conductores; ahora bien, si hablamos peatones es otro tema muy delicado ya que a diario se observa como los peatones incurrir en faltas, según el Comercio, en una publicación que hizo el 17/10/2017 menciona que Cada año la PNP multa a cerca de 2.000 personas que no respetan el semáforo en rojo, es decir a diario se multa a un promedio de 5.47 personas, y esto se produce porque no estamos desarrollando una educación vial jurídica.

Según el Correo (02/07/2018) menciona que: “El INEI, también reveló que durante el 2016, Lima lidera el registro de accidentes, debido a que contabilizó 61,455 accidentes de tránsito, seguido de Arequipa (7,076), La Libertad (5,909), Piura (4,469), también está la provincia constitucional de Callao (4,430), Cusco (4,148), Lambayeque (4,094) y Junín (3,128); es así que sería la séptima región donde se registran más accidentes de tránsito, ya sea por colisión de unidades, choque, atropello, despiste, caída de pasajero, volcadura, entre otros”.

Fuente:

<https://diariocorreo.pe/edicion/huancayo/sube-la-tasa-de-mortalidad-en-accidentes-de-transito-827805/>

Por lo antes detallado arriba, hemos visto por conveniente priorizar la siguiente problemática como argumento de investigación, partiendo de los siguientes aspectos:

## **1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

### **1.2.1. PROBLEMA GENERAL**

¿Cuál es la influencia de la educación vial jurídica como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019?



### **1.2.2. PROBLEMAS ESPECÍFICOS**

- ¿Cuál es la influencia de la educación vial jurídica en los conductores como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019?
- ¿Cuál es la influencia de la educación vial jurídica en los peatones como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019?

### **1.3. OBJETIVO GENERAL**

Determinar la influencia de la educación vial jurídica como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.

### **1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Determinar la influencia de la educación vial jurídica en los conductores como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.
- Determinar la influencia de la educación vial jurídica en los peatones como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.

### **1.5. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

#### **a) ASPECTO JURÍDICO**

Los ciudadanos, entre ellos conductores y peatones, deben estar informados y conscientes de las compromisos contravencionales, civiles y penales, por ocasionar accidentes de tránsito, razón por lo que hace mucha falta de promover una Educación Vial Jurídica en nuestra ciudadanía de manera activa.

#### **b) ASPECTO CIENTÍFICO**

Se crean leyes que deben afirmar la seguridad vial, incluso se han endurecido las multas y penas para los infractores, pero cuantos de los ciudadanos conocen y las

respetan, entonces debemos implementar las ya existentes, mediante nuevas estrategias que fortalezcan nuestras leyes de Educación y Seguridad vial en el estado, en nuestros entornos, en ese sentido, debemos promover el desarrollo de investigaciones que promuevan la práctica de una Educación Vial Jurídica.

### **c) ASPECTO NORMATIVO**

La investigación esta admitida a partir del marco de los aspectos normativos, ya que, para obtener el título profesional de Abogado, es requisito indispensable desarrollar un trabajo de investigación (Tesis), fundamentado en la Constitución Política del Perú, amparado en la Nueva Ley Universitaria 30220 – 2014, el Reglamento Académico de la Universidad de Huánuco, el Reglamento del Ciclo de Asesoramiento para la Tesis Profesional CATP, la Ley General de Educación N° 28044.

## **1.6. LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN**

### **a) TEMPORAL**

Se refiere al tiempo y espacio que deben disponer la población y muestra en estudio, ya que como investigadores tenemos el tiempo y espacio necesario para desarrollar la investigación, los cuales al final debemos adaptarnos a las realidades de nuestro grupo que vamos a estudiar, muchas veces el tiempo se define en el proceso de la tesis, no podemos definir antes ya que no sabes el comportamiento de nuestros sujetos de estudio. Por lo tanto, surgen limitaciones para el desarrollo del tema.

### **b) ECONÓMICOS**

No existe instituciones que financien investigaciones en temas sociales, dificultando la implementación, y muchas

investigaciones son autofinanciados o con el aporte de algunas personalidades filantrópicas.

### **c) BIBLIOGRÁFICOS**

Se ha hecho un breve análisis de la disponibilidad de los principales recursos bibliográficos de la única variable y no existen recursos bibliográficos referidos al tema en estudio, convirtiéndose en una dificultad y a la vez una oportunidad para tocar temas nuevos de investigación los que sirven de gran ayuda a la sociedad civil.

### **1.7. VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN**

Para que una investigación sea viable, no basta que arribe a conclusiones significativas o favorables, sino que este sea sostenible en el tiempo, convirtiéndose en nuevas propuestas para nuestra sociedad, y contribuyan en la solución de los variados problemas sociales que terminan en procesos judiciales. En tal sentido proponemos en la presente investigación desarrollar una propuesta de Educación Vial Jurídica, comprendidos en dos aspectos muy determinantes: La primera una Educación Vial Jurídica para los conductores y la Segunda una Educación Vial Jurídica para los peatones. Podemos asegurar que, si atendemos estos dos aspectos vitales de la seguridad vial, estaríamos contribuyendo enormemente en la reducción de los accidentes de tránsito, sin la necesidad de inversión económica, únicamente se requiere la voluntad política de nuestras autoridades en la gestión de espacios educativos tanto para los conductores y peatones.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN**

##### **a) A NIVEL INTERNACIONAL**

Según Choque T. (2016) en su tesis *“Cultura peatonal en el municipio de Cochabamba, <Estudio del comportamiento peatonal en el centro urbano del municipio de Cochabamba>”*. (Tesis de grado). Universidad Mayor de San Andrés, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Cochabamba – Bolivia, de quien podemos citar las siguientes conclusiones:

Como se ha puntualizado en las referencias de las normativas líneas arriba citadas, se evidencia que la educación peatonal y sus componentes, no son considerados como temas importantes en la agenda Nacional Boliviana, a pesar de que el tema de la seguridad Vial y educación peatonal, son temas incorporados en las agendas de las naciones en Latinoamérica desde el año 2008 a partir de la elaboración del “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción”.

La mayoría de las normativas citadas, simplemente hacen referencia de forma superficial, al componente de seguridad vial y en otros casos de educación vial. Dos problemas fundamentales, la invisibilización del peatón y la poca importancia respecto al tema de la seguridad vial, en toda la normativa nacional, departamental y municipal. Consideramos importante diferenciar, las políticas referidas a la seguridad vial de las acciones específicas de la educación peatonal, ya que la visión con la que se maneja la seguridad vial en Bolivia, así como la normativa nos refleja están referidos a la priorización del conductor y del automotor; por lo cual las acciones priorizan el ordenamiento del tráfico, la educación

para ser un buen conductor y saber las sanciones y reglamentaciones para ser un buen conductor.

Según Melendreras R. (2012) en su tesis *“La Educación vial como medio para otorgar y garantizar la seguridad vial a los vecinos de la ciudad de Guatemala”*. (Tesis de grado). Universidad Rafael Landívar, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Guatemala; quien llegó a las siguientes conclusiones:

En los albores del derecho existen distintas figuras jurídicas que con los años han evolucionado, como lo es la seguridad vial la cual, desde culturas como la griega o la romana, las cuales como grandes ciudades organizaban el tráfico de personas o de transporte. Asimismo, hay ciertos vestigios de que las culturas prehispánicas regulaban de igual manera ciertas nociones de la seguridad vial.

En Guatemala hasta principios del siglo XX se inicia una política de seguridad vial y la cual fue enfocada en el tránsito de las carreteras. Con el General Jorge Ubico se inició con trayectos que tenían como fin el llegar a Guatemala. En Centroamérica, definitivamente, desde un principio no existe una regulación jurídica tan abundante sobre el tema de seguridad vial y cada año ha ido evolucionando.

Si bien existen distintos criterios de lo que es la seguridad vial, pero en realidad la misma es un mecanismo que tiene como finalidad el asegurar el buen funcionamiento del tránsito vehicular. Es un concepto complejo de entender, ya que como es un término concreto por su evolución es difícil la conceptualización.

Con relación a lo que es la seguridad vial se tiene en cuenta las medidas adecuadas para el mejoramiento del tránsito vehicular

y peatonal. Pero entre la seguridad vial existen distintos tipos como son la activa que se realizan desde la actividad humana para prevenir desastres y la pasiva que no requiere forzosamente la intervención humana.

Los verdaderos cambios en la temática de la seguridad vial la deben hacer los sujetos que intervienen en la misma, como es el caso del Estado que es el principal actor en las políticas públicas. El Estado por medio de sus Organismos e instituciones deben crear medidas adecuadas para el tránsito vehicular en el municipio de Guatemala como el caso del Congreso de la República con la creación de normativa relativa al tema vial.

La seguridad vial es una obligación para el Estado de Guatemala por lo tanto constituye un derecho humano que los habitantes de la República de Guatemala gozan por el simple hecho de ser conductores.

La normativa de la seguridad vial no es vasta y además no cuenta con temas de actualidad. Es necesario la reforma de las mismas y la creación de leyes y reglamentos que regulen el tránsito vehicular en el municipio de Guatemala.

Existe desconocimiento en la población del municipio de Guatemala sobre el reglamento de tránsito y siendo necesario mayor número de empleados capacitados por parte de la Municipalidad de Guatemala. Es valioso para fortalecer las políticas públicas de Guatemala educar a los conductores en materia vial y progresivamente van a descender los problemas de tránsito en el municipio de Guatemala.

## **b) A NIVEL NACIONAL**

Asimismo, Yactayo Y. (2015) en su tesis *“Centro integral de capacitación y formación de conductores vehiculares, para*



*impulsar una cultura de tránsito en la ciudad de Tacna*". (Tesis de grado). Universidad Nacional Jorge Basadre Grohman-Tacna, Facultad de Ingeniería Civil, Arquitectura y Geotécnica, Tacna - Perú; quien ha establecido conclusiones generales y conclusiones específicas según los objetivos establecidos en la presente tesis de investigación.

PRIMERA "El Proyecto Arquitectónico Centro Integral de Capacitación y Formación de Conductores Vehiculares", es la alternativa frente a la escasez de infraestructura adecuada para realizar las actividades de capacitación y formación, enmarcada en el ambiente de la ciudad de Tacna y de esa forma impulsar una cultura de tránsito en los ciudadanos.

SEGUNDA Realizando el proyecto arquitectónico, observando el cumplimiento del Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre y el Reglamento Nacional de Edificación; adaptados a la Ciudad de Tacna, se pudo diseñar ambientes adecuados considerando los requerimientos necesarios para el correcto funcionamiento de las distintas actividades que se realizaran, con el propósito de capacitar y formar a los nuevos y/o futuros conductores vehiculares.

TERCERA Con el emplazamiento y la composición del proyecto; se logró una organización espacial eficiente, destacando la limpieza de espacios; lo cual influencia positivamente para la promoción de una cultura de tránsito en la ciudad de Tacna.

CUARTA El aspecto formal del edificio se destaca por la intersección de volúmenes puros, dando al proyecto un lenguaje contemporáneo; imprimiendo una continuidad visual y constructiva. Se ARTICULA con el entorno mediante el espacio de transición, generado por la intersección de tramas; este espacio

INTEGRA EL ENTORNO con el Centro Integral de Capacitación y Formación de Conductores Vehiculares, y además cumple la función de recepción para el Centro. El realce y carácter del proyecto, influencia positivamente para la promoción de una cultura de tránsito en la ciudad de Tacna.

### **c) A NIVEL LOCAL**

No existen trabajos de investigación que tienen relación directa con el presente estudio, sin embargo, continuaremos buscando otros antecedentes.

## **2.2. BASES TEÓRICAS**

### **2.2.1 EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA:**

Que entendemos por Educación Vial, Según:

*La Guía De Educación En Seguridad Vial (2008) La Educación Vial “promueve el aprendizaje y cumplimiento de normas y reglamentos. Esta se vincula al desarrollo de la autoestima, al respeto por los otros y a los principios de convivencia social y democrática; así como al desarrollo y consolidación de una cultura ciudadana, que involucra el reconocimiento de derechos y deberes, y el respeto por las instituciones y autoridades” (p. 24).*

Entonces debemos entender ahora sobre La educación vial jurídica, como el conocimiento construido y difundido en el afán de promover un correcto funcionamiento del transporte, respetando las reglas de tránsito, este conocimiento no debe partir desde cuándo vamos a gestionar nuestras licencias de conducir, sino, mucho antes es decir, desde las escuelas los niños, los adolescentes deben aprender las normas de tránsito, y promover su difusión, de esta forma evitaríamos las infracciones y/o accidentes de tránsito. Según estudios se ha confirmado que a nuestro país le hace mucha falta la educación vial jurídica, de ahí que proponemos que se debe sembrar una educación vial jurídica, desde la escuela y colegios poniendo

énfasis en las sanciones contravencionales, civiles y penales que un conductor o peatón es pasible si incurre en una falta, infracción, o accidente de tránsito.

### **2.2.2. ACCIDENTES DE TRÁNSITO:**

Considerando el Reglamento Nacional De Transito Decreto Supremo N° 016-2009.MTC Art. 2º. - “Para los fines del presente Reglamento se entenderá por: Accidente: Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos”.

Según las definiciones de expertos: “Un accidente de tráfico, accidente de tránsito, accidente vial o siniestro automovilístico debe ser un hecho imprevisto y ajeno al factor humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vialidades”; pero, lamentablemente esto no sucede así, los accidentes de tránsito, son las negligencias que cometen los conductores, muchas veces ocurre a consecuencia humana, es decir a falta de una adecuada educación vial jurídica, muchos conductores exceden la velocidad, hacen giros inesperados, cruzan vías prohibidas, se detienen de formas inesperadas, en realidad muchas causas de accidentes por parte de los conductores; por supuesto, que otros accidentes son productos de fallas mecánicas, de ahí la importancia que un propietario o conductor deba tener un control adecuado de las revisiones técnicas de sus vehículos, de esta forma evitar los accidentes de tránsito.

Por otro lado, también están los accidentes de tránsito derivado de los peatones, no es posible que mucha gente cruce la pista sin utilizar los cruces peatonales, incluso llegan a cruzar las calles en plena luz roja, o en el peor de los casos teniendo cerca un puente peatonal no hacen uso y prefieren cruzar las pistas en pleno tránsito de vehículos, muchos de ellos

arriesgando sus vidas, es por ello que urge promover la educación vial jurídica tanto en las escuelas como en los colegios, de esta manera educar a nuestras generaciones sobre la educación vial jurídica responsable.

### 2.2.3. LAS MULTAS DE TRANSITO

Según el MTC en su portal <https://www.gob.pe/416-multas-de-transito>, menciona que *“Las multas o papeletas son las sanciones monetarias que se deben pagar cuando se comete una infracción de tránsito. La autoridad facultada para imponer las multas es la Policía Nacional el Perú (PNP); sin embargo, la cobranza de estas infracciones está a cargo de diferentes entidades según la provincia en la que te encuentres”*.

En Huancayo la entidad que está encargada de realizar los cobros es la SATH El Servicio de Administración Tributaria de Huancayo, esta institución es la encargada de llevar a cabo los cobros de los infractores de tránsito mayor y menor.

Ahora bien, si nos referimos a las multas están sujetas al tipo de infracción cometido, asimismo influye también en la sanción que se le dará al conductor del vehículo, incluso la suma que debe pagar para enmendar esta infracción.

Según el MTC en su portal <https://www.gob.pe/416-multas-de-transito>, podemos encontrar los siguientes niveles de infracciones y son los siguientes:

#### 2.2.3.1 EXISTEN TRES NIVELES DE INFRACCIONES:

**Infracciones Muy Graves:** *“Representadas con la letra M. Pueden ser: manejar con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el código penal, manejar sin licencia de conducir, con una retenida o suspendida, circular contra el tránsito autorizado, entre otros.*

**Infracciones Graves:** *“Simbolizadas con la letra G. ejemplo, detener el vehículo bruscamente sin motivo, mantener la*

*puerta o maletera abierta cuando el vehículo está en marcha, no utilizar el carril derecho para recoger o dejar pasajeros, entre otros.*

**Infracciones Leves:** *“Constituidas con la letra L. Estas son, por ejemplo, dejar mal estacionado el vehículo en lugares permitidos, usar la bocina para llamar la atención en forma innecesaria, usar el carril de giro a la izquierda para seguir la marcha, en cualquier dirección que no sea la especificada, entre otros.*

#### **2.2.3.2. DESCUENTOS**

Aquellos conductores que lleguen a pagar sus deudas en los primeros 5 días hábiles después del día siguiente de la notificación o imposición de la papeleta, tendrá un descuento del 83% sobre el monto de la multa. Asimismo, si el conductor llega a pagar al sexto día, tendrá un descuento del 67% sobre el monto de la multa.

#### **2.2.3.3 RESPONSABLE DEL PAGO DE MULTAS**

*Según el MTC: “El conductor de un vehículo es responsable de hacer el pago de las multas; sin embargo, en algunos casos el propietario del vehículo será el responsable solidario de algunas multas. “Además, el propietario del vehículo también será el responsable del pago cuando se trate de una multa electrónica. Al sufrir y ser el directo responsable de un accidente de tránsito, el conductor de un automóvil puede verse obligado a declarar ante las autoridades competentes y ante los afectados del hecho con el fin de responder por las consecuencias materiales e inmateriales que produjo y así reparar los daños del mismo”.*

*“Un accidente de tránsito es un suceso que trastorna la normalidad y el orden de las cosas, ocasionado por uno o más vehículos en marcha y que causan lesiones a personas o daños a las cosas comprendidas en él”.*

*“El compromiso en un accidente de tránsito es la obligación o deuda de costear los daños ocasionados en un accidente*

*mediante el patrimonio propio o de un tercero. Son procedentes de hechos, actos y conductas de las personas y sus resultados podrán perturbar el patrimonio o la libertad de una persona”.*

#### **2.2.4. TIPO DE SANCIONES EN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO.**

##### **2.2.4.1. RESPONSABILIDAD CONTRAVENCIONAL O ADMINISTRATIVA:**

*“Es la que surge después de desobedecer las señales y normas de tránsito indicadas en el Código de Tránsito (D.S. N° 016-2009-MTC.) y que pueden generar una multa o una sanción educativa por parte de las autoridades de tránsito encargadas. Ejemplo: Transitar en contravía, pasarse un semáforo en rojo, no respetar la señal de pare, entre otros”.*

##### **2.2.4.2. RESPONSABILIDAD CIVIL:**

*“Protege los patrimonios materiales e inmateriales de los afectados en el accidente de tránsito y busca la indemnización económica en la reparación del daño causado mediante una demanda civil ante un juzgado. La responsabilidad civil busca resguardar dos tipos de daños: los daños patrimoniales y daños extra-patrimoniales”.*

Según el Reglamento Nacional De Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito Decreto Supremo N° 024-2002-MTC Artículo 5°. - Para los fines del presente Reglamento se entenderá por: Accidente de tránsito. - *“Evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta”.*



#### **a) DAÑOS PATRIMONIALES:**

*“Los daños patrimoniales pueden ser de dos tipos: (1) el daño emergente: se presenta cuando un bien económico sale del patrimonio de una persona o una organización por deterioro en los bienes materiales de la víctima (pintura dañada, alguna pieza del auto destruida), o de la infraestructura pública (andenes, postes, construcciones, entre otros)”.*

*“En estos casos, los bienes afectados deberán reestablecerse en igualdad de condiciones en las que estaban antes del accidente); y (2) el lucro cesante, que es el dinero que deja de recibir el afectado como consecuencia del siniestro (por ejemplo, la incapacidad médica que le impide a una persona ir a trabajar o el dinero que dejó de percibir un vehículo de servicio público por cuenta de su inoperatividad). Este monto se mide por lo que el afectado hubiera recibido en caso de no haberse presentado el accidente”.*

**b) DAÑOS EXTRA-PATRIMONIALES:** *“Son bienes de difícil cuantía pues no tienen un valor económico preestablecido, pero sí son protegidos por la Constitución o la Ley. Ejemplo: la vida, la honra, el buen nombre, la tranquilidad, entre otros”.*

**2.2.4.3. RESPONSABILIDAD PENAL:** *“Es la consecuencia jurídica cuando se demuestra una violación de la ley, ejecutada por un individuo que lleva a término actos conocidos como ilícitos, lesionando o poniendo en peligro un bien material o la integridad física de las personas”.*

*“El homicidio es el delito que más preocupa a la mayoría de los conductores. Por eso, es importante aclarar que, en lo que se refiere a los accidentes de tránsito, al causar daño a una o varias personas y por violar la ley se considera un caso de responsabilidad penal. Estos son clasificados generalmente dentro de la figura de homicidio culposo, que se da principalmente por impericia, imprudencia y violación del reglamento de tránsito vigente por parte del conductor; en otras palabras, puede ser por acción u omisión.*

**Los Agravantes** son: el consumo previo de alcohol o drogas, conducir sin licencia o tenerla suspendida, sobrecarga de pasajeros o llevar en el auto niños o ancianos sin la protección necesaria exigida por la ley”.

**Los Eximentes** Según el Código Penal: “Los Eximentes son causas de exención de responsabilidad delictiva. La acción criminal debe estar compuesta por una serie de elementos para ser completa: Conducta (omisiones y acciones), antijuricidad, tipicidad, culpabilidad y punibilidad. La falta de alguno de ellos ocasiona la exoneración de responsabilidad criminal”.

*“En ese sentido los eximentes de la responsabilidad en un accidente de tránsito son cuatro: un caso de fuerza mayor (por ejemplo, por evitar atropellar un peatón daña otros elementos), caso fortuito (accidente en caso de falla mecánica), hecho de un tercero (que otro agente de la vía provoque el accidente) y culpabilidad exclusiva de la persona agraviada. Siendo, la autoridad del tránsito responsable de los procesos contravencionales, y determinar si estos eximentes se originaron realmente*

*en el accidente. Recuerda que como conductor responsable debes portar tu SOAT actualizado, pues en caso de un accidente de tránsito, las autoridades te lo exigirán”.*

#### **2.2.5. EL CÓDIGO PENAL**

**Artículo 111:** *“Homicidio Culposo. El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas. La pena privativa de la libertad será no menor de un año ni mayor de cuatro años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria y no menor de un año ni mayor de seis años cuando sean varias las víctimas del mismo hecho”.*

*“Homicidio Culposo. La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), 6) y 7)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito”.*

**Artículo 124:** *“Lesiones Culposas. El que por culpa causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud, será reprimido, por acción privada, con pena privativa de libertad no mayor de un año y con sesenta a ciento veinte días-multa. La pena será privativa de libertad no menor de uno ni mayor de dos años y de sesenta a ciento veinte días-multa, si la lesión es grave, de conformidad a los presupuestos establecidos en el artículo 121”.*

*“Lesiones Culposas. La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de seis años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), 6) y 7)-, si la lesión se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito”.*

**Artículo 126:** *“Omisión de socorro y exposición a peligro. El que omite prestar socorro a una persona que ha herido o incapacitado, poniendo en peligro su vida o su salud, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de tres años”.*

**Artículo 274:** *“Conducción en estado de ebriedad o drogadicción. El que, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36 inciso 7)”.*

**Artículo 274:** *“Conducción en estado de ebriedad o drogadicción. Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias*

*psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7)”.*

**Artículo 368:** *“Resistencia o desobediencia a la autoridad. El que desobedece o resiste la orden legalmente impartida por un funcionario público en el ejercicio de sus atribuciones, salvo que se trate de la propia detención, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años. Cuando se desobedezca la orden de realizarse un análisis de sangre o de otros fluidos corporales que tenga por finalidad determinar el nivel, porcentaje o ingesta de alcohol, drogas tóxicas estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de la libertad será no menor de seis meses ni mayor de cuatro años o prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas”.*

**LEY 27181 Artículo 23º** *“Del contenido de los reglamentos g) Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. Contiene las disposiciones relacionadas con la determinación de la responsabilidad civil de los conductores, propietarios y prestadores de servicios de transporte en accidentes de tránsito. Asimismo, fija el régimen y características del seguro obligatorio señalando las coberturas y montos mínimos asegurados, así como su aplicación progresiva”.*

**LEY 27181 Artículo 29º** *“De la Responsabilidad Civil La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, él, prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados”.*

## 2.2.6. EL CÓDIGO CIVIL

**Artículo 1969:** *“Indemnización por daño doloso y culposo. Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor. Artículo 1970.- Responsabilidad por riesgo. Aquel que, mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”.*

**Artículo 1972:** *“Irresponsabilidad por caso fortuito o fuerza mayor. En los casos del artículo 1970, el autor no está obligado a la reparación cuando el daño fue consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor, de hecho, determinante de tercero o de la imprudencia de quien padece el daño. Artículo 1973.- Reducción judicial de la indemnización. Si la imprudencia sólo hubiere concurrido en la producción del daño, la indemnización será reducida por el juez, según las circunstancias”.*

**Artículo 1984:** *“Daño moral. El daño moral es indemnizado considerando su magnitud y el menoscabo producido a la víctima o a su familia. Artículo 1985.- Contenido de la indemnización La indemnización comprende las consecuencias que deriven de la acción u omisión generadora del daño, incluyendo el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral, debiendo existir una relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido. El monto de la indemnización devenga intereses legales desde la fecha en que se produjo el daño”.*



## 2.3. DEFINICIONES CONCEPTUALES

### REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO (D.S. N° 016-2009-MTC.)

#### TITULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

#### CAPITULO I OBJETO Y ÁMBITO

**Artículo 1º.-** *“El presente Reglamento establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. Rige en todo el territorio de la República. Según el Reglamento Nacional de Tránsito estos son las principales definiciones”.*

#### CAPITULO II

#### DEFINICIONES

##### **Artículo 2º.-**

Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:

**Accidente:** Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos.

**Acera:** Parte de la vía, destinada al uso de peatones (Vereda).

**Adelantar:** Maniobra mediante la cual un vehículo se sitúa delante de otro que lo antecede, utilizando el carril de la izquierda a su posición, salvo excepciones.

**Alcoholemia:** Examen o prueba para detectar presencia de alcohol en la sangre de una persona. (Dosaje etílico).

**Autopista:** Carretera de tránsito rápido sin intersecciones y con control total de accesos.

**Berma:** Parte de una carretera o camino contigua a la calzada, no habilitada para la circulación de vehículos y destinada eventualmente a la detención de vehículos en emergencia y circulación de peatones (Banquina).

**Calzada:** Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y ocasionalmente al cruce de peatones y animales.

**Carretera:** Vía fuera del ámbito urbano, destinada al desplazamiento de vehículos y eventualmente de peatones y animales.

**Carril:** Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.

**Conductor:** Persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

**Cruce a nivel:** Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril (Paso a nivel).

**Demarcación:** Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía del tránsito de vehículos y peatones.

**Derecho de paso:** Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo para proseguir su marcha en precedencia a otro peatón o vehículo.

**Detención:** Inmovilización del vehículo por emergencia, por impedimento de circulación o para cumplir una disposición reglamentaria.

**Detenerse:** Paralización breve de un vehículo para ascender o descender pasajeros o alzar o bajar cosas, sólo mientras dure la maniobra.

**Estacionar:** Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.

**Internamiento:** Ingreso de un vehículo al DMV, dispuesto por la Autoridad competente.

**Intersección:** Área común de calzadas que se cruzan o convergen.

**Licencia de conducir:** Documento otorgado por la Autoridad competente a una persona autorizándola para conducir un tipo de vehículo.

**Línea de parada:** Línea transversal marcada en la calzada antes de la intersección que indica al conductor el límite para detener el vehículo acatando la señal correspondiente (Línea de detención).

**Paso a nivel:** Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril (Cruce a nivel).

**Paso peatonal:** Parte de la calzada

**Preferencia de paso:** Prerrogativa de un peatón o conductor de vehículo para proseguir su marcha.

**Remoción:** Cambio de ubicación de un vehículo, dispuesto por la Autoridad competente.

**Retención de la Licencia de Conducir:** Incautación temporal del documento, dispuesta por la Autoridad competente.

**Retención:** Inmovilización de un vehículo, dispuesto por la Autoridad competente.

**Semáforo:** Dispositivo operado eléctricamente mediante el cual se regula la circulación de vehículos y peatones por medio de luces de color rojo, ámbar o amarilla y verde.

**Señal de Tránsito:** Dispositivo, signo o demarcación colocado por la Autoridad competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito.

**Sobrepasar:** Maniobra mediante la cual un vehículo adelanta a otro que transita por distinto carril.

**Tránsito:** Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Circulación).

**Vehículo automotor:** Vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

**Vehículo automotor menor:** Vehículo de dos o tres ruedas, provisto de montura o asiento para el uso de su conductor y pasajeros, según sea el caso (bici-moto, motoneta, motocicleta, moto-taxi, triciclos motorizados y similares).

**Vehículo de emergencia:** Vehículo utilizado para prestar servicio de auxilio en forma inmediata conforme a ley.

**Vía:** Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales.

**Vía urbana:** Vía dentro del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y peatones y eventualmente de animales (Calle).

**Zona de hospital:** Zona situada frente a un Centro de Salud, que se extiende cincuenta (50) metros a los lados de los lugares de acceso al local.

**Zona rígida:** Área de la vía en la que se prohíbe el estacionamiento de vehículos las 24 horas del día.

## **2.4. HIPÓTESIS**

### **2.4.1. HIPÓTESIS GENERAL**

La educación vial jurídica, influye significativamente como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.

### **2.4.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS**

La educación vial jurídica, influye significativamente en los conductores, como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.

La educación vial jurídica, influye significativamente en los peatones, como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.

## **2.5. VARIABLE**

### **2.5.1. Univariable**

La Educación Vial Jurídica como alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.

## 2.6. OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE

Variable Única	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Escala de Medición
La Educación Vial Jurídica como alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.	La Educación Vial Jurídica, un término nuevo que se está acuñando en las recientes publicaciones, surge de la necesidad de concientizar a la población de las principales responsabilidades civiles y penales que serán sometidos los conductores que ocasionen accidentes de tránsito con desenlaces fatales como muertes humanas, lesiones graves y daños a la propiedad; asimismo la educación vial jurídica tiene la tarea de guiar a los individuos, mediante los reglamentos y señales de tránsito, para que así disminuyan los accidentes y se pueda disfrutar de los espacios públicos con mayor seguridad.	La educación vial jurídica en los conductores.	Ha escuchado hablar de la educación vial jurídica.	<p>Nivel de razón</p> <p>1. Correcto 0. Incorrecto</p>
			Sabe a qué se refiere cuando se habla de la educación vial jurídica.	
			Conoce las principales responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito.	
			Conoce de las principales responsabilidades penales por cometer un accidente de tránsito.	
			Está de acuerdo participar en charlas educativas sobre la educación vial jurídica.	
		La educación vial jurídica en los peatones.	Ha escuchado hablar de la educación vial jurídica.	
			Sabe a qué se refiere cuando se habla de la educación vial jurídica.	
			Conoce las principales responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito.	
			Conoce de las principales responsabilidades penales por cometer un accidente de tránsito.	
			Está de acuerdo participar en charlas educativas sobre la educación vial jurídica.	

## CAPITULO III

### METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

#### 3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

##### 3.1.1. MÉTODO

En el presente trabajo se aplicó el método descriptivo que permitió conocer las características y propiedades de la variable de estudio.

##### 3.1.2. DISEÑO

Nuestra investigación tuvo el diseño no experimental descriptivo simple. Considerando estos diseños no experimentales y situándonos en el análisis de la variable de investigación, se trabajó con el diseño transeccional descriptivo, citando a Carrasco, S. (2007: p 72), afirma que: “Estos diseños se emplean para analizar y conocer las características, rasgos, propiedades y cualidades de un hecho o fenómeno de la realidad de un momento determinado del tiempo”. **M – muestra, O – observación.**



**M<sub>1</sub> — O<sub>1</sub>**

##### 3.1.3. TIPO Y NIVEL

###### 3.1.3.1. . TIPO

Teniendo en consideración el problema de investigación, los objetivos planteados; y de acuerdo a los rasgos que presentan nuestra investigación, este estudio fue caracterizado como una investigación sustantiva, es decir descriptiva – explicativa.

Según Carrasco, S. (2007: p 44), define a la investigación sustantiva como: “La investigación sustantiva enmarca dos niveles investigativos: La Investigación Sustantiva Descriptiva y la Investigación Sustantiva Explicativa. La primera describe o presenta sistemáticamente las características o rasgos distintivos de los hechos y fenómenos que se estudia (variable) y la segunda, explica por qué los hechos y fenómenos (variables) que se investiga tienen tales y cuales características. Estas dos investigaciones sustantivas son secuenciales, ya que no se puede explicar lo que antes no se ha identificado o conocido”.

### **3.1.3.2. NIVEL**

Anticipándonos al análisis de los resultados de nuestra investigación, se trabajó con el nivel descriptivo, en razón a la descripción de las principales características de la variable de investigación; por tanto, Carrasco, S. (2007: p 41), menciona que una investigación de nivel descriptivo: “responde a las preguntas ¿cómo son?, ¿dónde están?, ¿cuántos son?, ¿quiénes son? etc.; es decir, nos dice y refiere sobre las características, cualidades externas e internas, rasgos y propiedades esenciales de los hechos y fenómenos de la realidad, en un momento y tiempo histórico determinado y concreto”.

## **3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA**

### **3.2.1. POBLACIÓN**

Considerando la naturaleza de nuestro proyecto de investigación, la población se tomó en cuenta todos los conductores y peatones de Huancayo, toda vez que para la aplicación del instrumento de investigación se tuvo que seleccionar una muestra representativa.

### 3.2.2. MUESTRA

Nuestra muestra de estudio fue considerada únicamente los conductores y peatones de la intersección de las Av. Real y Breña de la ciudad de Huancayo, fijando un total de 60 peatones y conductores (30 peatones y 30 conductores). El tamaño se obtuvo a través de la técnica muestral no probabilístico, por conveniencia de la investigación y la naturaleza del estudio.

### 3.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

#### 3.3.1. PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

##### a) TÉCNICAS:

Se usó la técnica de la encuesta, toda vez que por la naturaleza de nuestra investigación se tuvo que recoger las apreciaciones de los conductores y peatones considerando a la educación vial jurídica como una opción para acortar los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo.

##### b) INSTRUMENTOS:

Hemos considerado oportuno usar los cuestionarios como instrumento de acopio de datos para nuestra investigación, este instrumento fue construido en base a preguntas cerradas, pues esperamos que las respuestas que nos brinden el grupo muestral, sean objetivas.

Variable Única	
Dimensión 1	Dimensión 2
10 Ítems (01 – 10)	10 Ítems (01 – 10)
2 Cuestionarios con 10 Ítems cada uno	

#### 3.3.2. PARA LA PRESENTACIÓN DE DATOS

Se utilizó principalmente los cuadros y gráficos estadísticos.



### **3.3.3. PARA EL ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS:**

Para la interpretación de datos, se ha utilizado la técnica de la interpretación hermenéutica, es decir, el análisis de la información obtenida después de la aplicación del instrumento de investigación.

Hernández, R. (2014: p 527) por su parte, menciona que la hermenéutica: “Se concentra en la interpretación de la experiencia humana y los “textos” de la vida. No sigue reglas específicas, pero considera que es producto de la interacción dinámica entre las siguientes actividades de indagación: a) definir un fenómeno o problema de investigación (una preocupación constante para el investigador), b) estudiarlo y reflexionar sobre éste, c) descubrir categorías y temas esenciales del fenómeno (lo que constituye la naturaleza de la experiencia), d ) describirlo y e) interpretarlo (mediando diferentes significados aportados por los participantes) (Creswell et al., 2007 y van Manen, 1990)”.

## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS

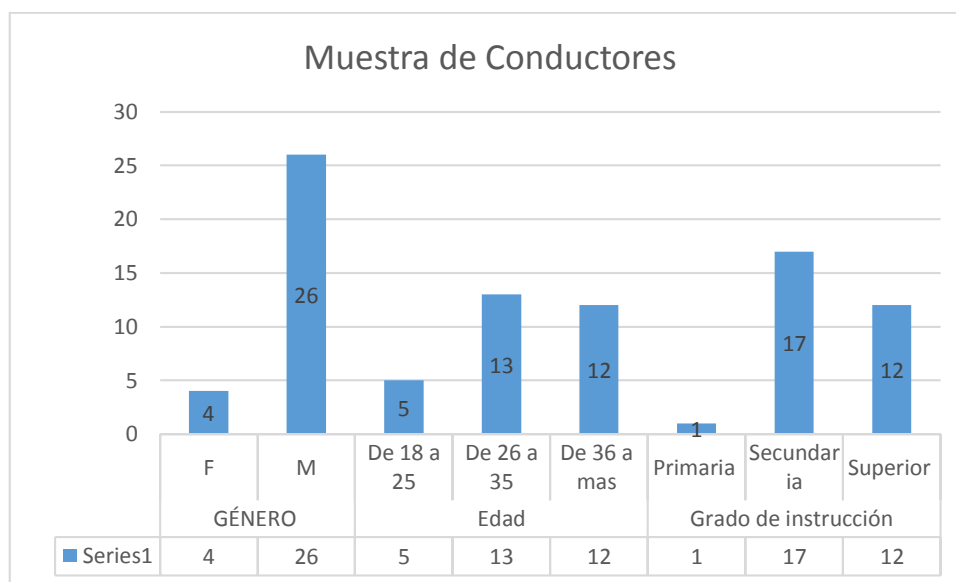
#### 4.1. PROCESAMIENTO DE DATOS.

##### CUADRO N° 01 MUESTRA DE CONDUCTORES.

MUESTRA DE CONDUCTORES							
GÉNERO		Edad			Grado de instrucción		
F	M	De 18 a 25	De 26 a 35	De 36 a mas	Primaria	Secundaria	Superior
4	26	5	13	12	1	17	12
Total	30	Total		30	Total		30

**FUENTE:** Encuesta aplicada conductores de vehículos Huancayo 2019.

##### GRAFICO N° 01 MUESTRA DE CONDUCTORES



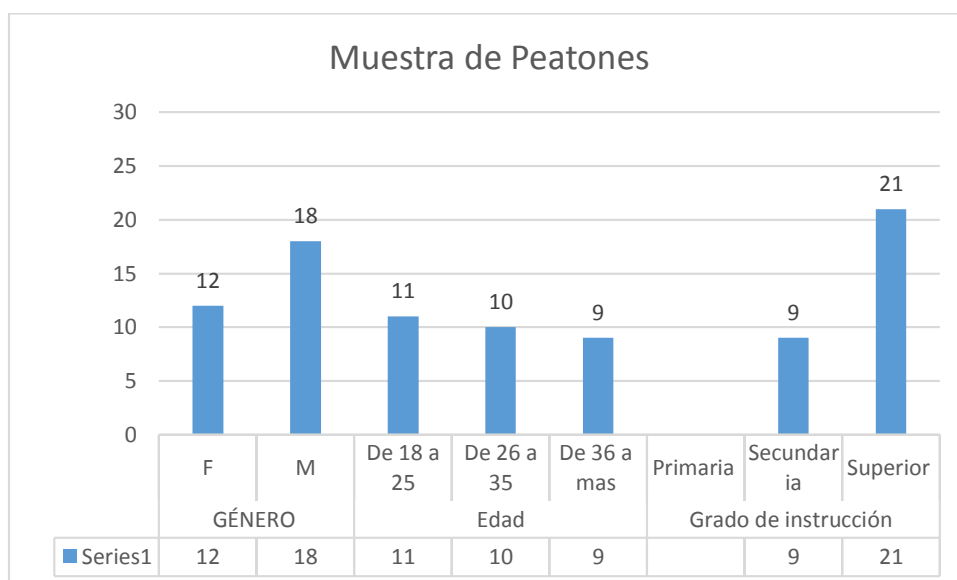
De la muestra de conductores que aplicamos el cuestionario, tuvimos 04 mujeres y 26 varones, cuyas edades oscilan entre las siguientes: 05 personas se encontraban entre 18 a 25 años, 13 personas con edades de 26 a 35 años, 12 personas de 36 años a más, este grupo de estudio estuvo conformado únicamente por 1 persona con grado de instrucción de primaria, 17 personas con grado de instrucción en secundaria y 12 personas con grado de instrucción superior.

## CUADRO N° 02 MUESTRA DE PEATONES

MUESTRA DE PEATONES							
GÉNERO		Edad			Grado de instrucción		
F	M	De 18 a 25	De 26 a 35	De 36 a mas	Primaria	Secundaria	Superior
12	18	11	10	9		9	21
Total	30	Total		30	Total		30

**FUENTE:** Encuesta aplicada peatones de vehículos Huancayo 2019.

## GRÁFICO N° 02 MUESTRA DE PEATONES



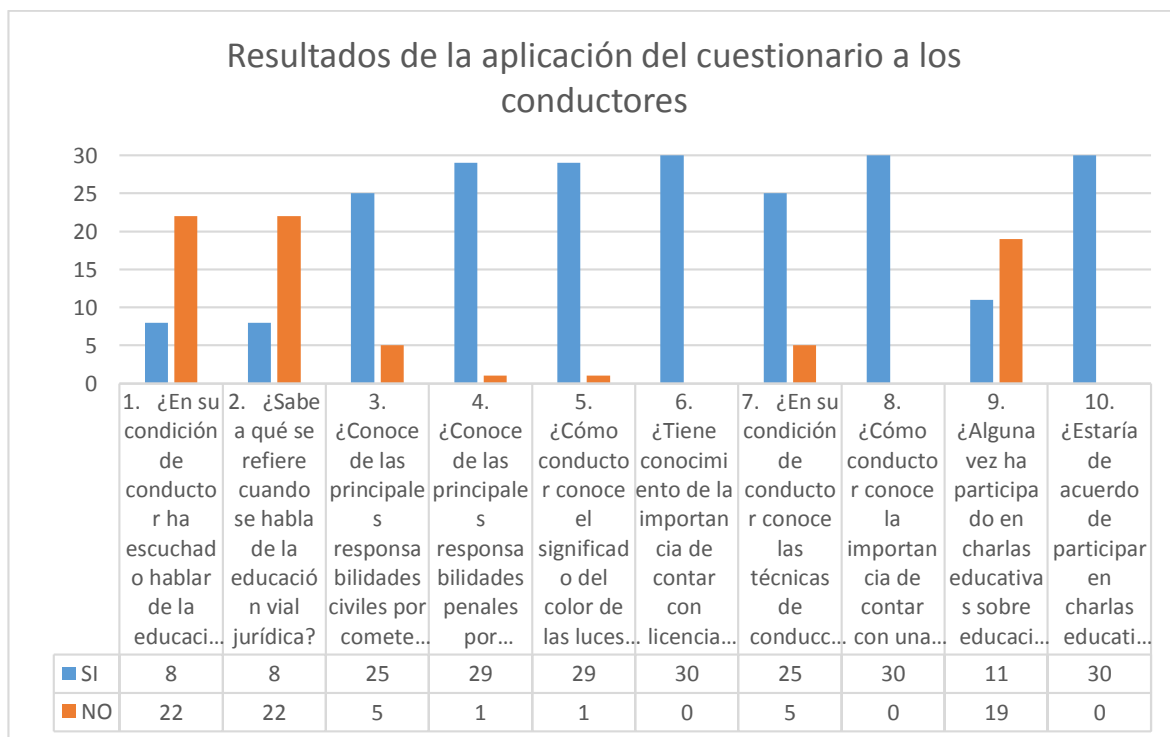
De la muestra de peatones que aplicamos el cuestionario, tuvimos a 12 mujeres y 18 varones, cuyas edades oscilan entre las siguientes: 11 personas se encontraban entre 18 a 25 años, 10 personas con edades de 26 a 35 años, 09 personas de 36 años a más, este grupo de estudio estuvo conformado por 09 personas con grado de instrucción en secundaria y 21 personas con grado de instrucción superior.

Con relación a los datos obtenidos después de haber aplicado el cuestionario, obtuvimos los siguientes resultados, que estos a su vez son presentados en los siguientes cuadros y gráficos, con cada una de sus respectivas interpretaciones.

**CUADRO N° 03 CONOCIMIENTO DE EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA  
SEGÚN CONDUCTORES HUANCAYO 2019.**

PREGUNTAS	SI	%	NO	%
1. ¿En su condición de conductor ha escuchado hablar de la educación vial jurídica?	8	26.6	22	73.4
2. ¿Sabe a qué se refiere cuando se habla de la educación vial jurídica?	8	26.6	22	73.4
3. ¿Conoce de las principales responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito?	25	83.3	5	16.7
4. ¿Conoce de las principales responsabilidades penales por cometer un accidente de tránsito?	29	96.6	1	3.4
5. ¿Cómo conductor conoce el significado del color de las luces de los semáforos?	29	96.6	1	3.4
6. ¿Tiene conocimiento de la importancia de contar con licencia de conducir de acuerdo a la categoría del vehículo?	30	100	0	00
7. ¿En su condición de conductor conoce las técnicas de conducción a la defensiva?	25	83.3	5	16.7
8. ¿Cómo conductor conoce la importancia de contar con una Póliza de Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito vigente?	30	100	0	00
9. ¿Alguna vez ha participado en charlas educativas sobre educación vial jurídica?	11	36.6	19	63.4
10. ¿Estaría de acuerdo de participar en charlas educativas sobre educación vial jurídica?	30	100	0	00

**GRÁFICO N° 03 CONOCIMIENTO DE EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA  
SEGÚN CONDUCTORES HUANCAYO 2019.**



De la pregunta N° 01: ¿En su condición de conductor ha escuchado hablar de la educación vial jurídica? 08 conductores respondieron que, SI y 22 conductores respondieron que NO, lo que se presume que más del 73% no han escuchado hablar de la Educación Vial Jurídica.

Con relación a la pregunta N° 02 ¿Sabe a qué se refiere cuando se habla de la educación vial jurídica? 08 conductores respondieron que, SI y 22 conductores respondieron que NO, lo que significa que gran parte de la muestra (73%) desconocen el significado de la Educación Vial Jurídica.

En la pregunta N° 03 ¿Conoce de las principales responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito? 25 conductores respondieron que, SI únicamente 05 conductores respondieron que NO, de esto podemos decir que más del 83% de la muestra si es consciente de las responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito.

De la pregunta N° 04 ¿Conoce de las principales responsabilidades penales por cometer un accidente de tránsito? 29 conductores respondieron de SI, sólo 01 conductor respondió que NO, lo que nos demuestra que el 96% de la muestra está informado de las responsabilidades penales a los que podría verse afectado por causar un accidente de tránsito.

Con relación a la pregunta N° 05 ¿Cómo conductor conoce el significado del color de las luces de los semáforos? 29 conductores respondieron que SI, únicamente 01 conductor dijo que NO, lo que demuestra que la mayoría (96%) de los conductores conocen muy bien el significado de los colores de las luces del semáforo.

En la pregunta N° 06 ¿Tiene conocimiento de la importancia de contar con licencia de conducir de acuerdo a la categoría del vehículo? Todos los conductores respondieron que SI, pero sin embargo existen algunos conductores que manejan sus vehículos sin contar su licencia de conducir, o en muchos de los casos cuentan con su licencia, pero con fecha vencidas, lo que incurre en infracción.

Para el caso de la pregunta N° 07 ¿En su condición de conductor conoce las técnicas de conducción a la defensiva? 25 conductores respondieron que, SI y 05 conductores respondieron que NO, entonces si más del 83% asegurar saber las técnicas de conducción a la defensiva, porque es que se siguen produciendo los accidentes de tránsito.

De la pregunta N° 08 ¿Cómo conductor conoce la importancia de contar con una Póliza de Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT) vigente? Todos los conductores encuestados respondieron que SI, entonces nos seguimos preguntando del porque hay casos de infracción por no contar con el SOAT.

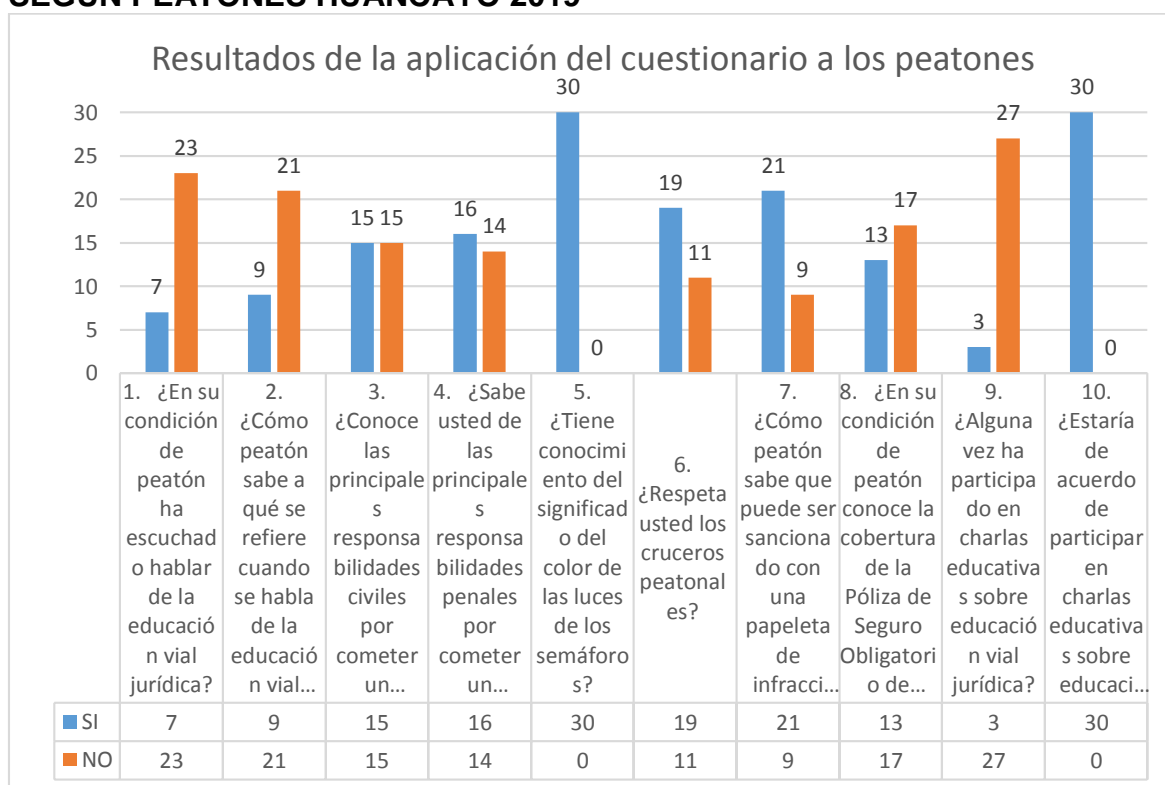
En la pregunta N° 09 ¿Alguna vez ha participado en charlas educativas sobre educación vial jurídica? 11 conductores respondieron que, SI y 19 conductores respondieron que NO, de esto podemos inferir que hace falta desarrollar charlas educativas sobre educación vial jurídica, y más si se empieza por las escuelas.

Finalmente, en la pregunta N° 10 ¿Estaría de acuerdo de participar en charlas educativas sobre educación vial jurídica? Todos los encuestados (30) dijeron que, SI estaban muy de acuerdo de participar de estas charlas educativas sobre la educación vial jurídica, lo que compromete a nuestras autoridades a promover estos tipos de talleres en favor de reducir los accidentes de tránsito.

**CUADRO N° 04 CONOCIMIENTO DE EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA  
SEGÚN PEATONES HUANCAYO 2019**

PREGUNTAS	SI	%	NO	%
1. ¿En su condición de peatón ha escuchado hablar de la educación vial jurídica?	7	23.3	23	76.7
2. ¿Cómo peatón sabe a qué se refiere cuando se habla de la educación vial jurídica?	9	30	21	70
3. ¿Conoce las principales responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito?	15	50	15	50
4. ¿Sabe usted de las principales responsabilidades penales por cometer un accidente de tránsito?	16	53.3	14	46.7
5. ¿Tiene conocimiento del significado del color de las luces de los semáforos?	30	100	0	00
6. ¿Respeta usted los cruces peatonales?	19	63.3	11	36.7
7. ¿Cómo peatón sabe que puede ser sancionado con una papeleta de infracción si no respeta las normas de tránsito?	21	70	9	30
8. ¿En su condición de peatón conoce la cobertura de la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT)?	13	43.3	17	56.7
9. ¿Alguna vez ha participado en charlas educativas sobre educación vial jurídica?	3	10	27	90
10. ¿Estaría de acuerdo de participar en charlas educativas sobre educación vial jurídica?	30	100	0	00

**GRÁFICO N° 04 CONOCIMIENTO DE EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA  
SEGÚN PEATONES HUANCAYO 2019**



Con relación a la pregunta N° 01 ¿En su condición de peatón ha escuchado hablar de la educación vial jurídica? 07 peatones respondieron que, SI y 23 peatones respondieron que NO, lo que significa que el 76% de la muestra no ha escuchado sobre la educación vial jurídica.

En la pregunta N° 02 ¿Cómo peatón sabe a qué se refiere cuando se habla de la educación vial jurídica? 09 peatones respondieron que, SI y 21 peatones respondieron que NO, de esto podemos asegurar que el 70% de la muestra desconoce sobre la educación vial jurídica.

De la pregunta N° 03 ¿Conoce las principales responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito? 15 peatones respondieron que, SI y el otro grupo de 15 peatones respondieron que NO, es decir que hay una clara diferencia del 50% del grupo de estudio que en ambos dicen saben cómo NO, sobre las responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito.

Haciendo referencia a la pregunta N° 04 ¿Sabe usted de las principales responsabilidades penales por cometer un accidente de tránsito? 16 peatones respondieron que, SI y 14 peatones respondieron que NO, este último representando al 46% de la muestra en estudio.

En la pregunta N° 05 ¿Tiene conocimiento del significado del color de las luces de los semáforos? El total de la muestra respondió que SI, de ser cierto esto, porque se siguen presentando los accidentes de tránsito producidos por los peatones.

Con relación a la pregunta N° 06 ¿Respeta usted los cruces peatonales? Ahí sí fueron muy conscientes de responder esta pregunta, ya que 19 peatones respondieron que SI y 11 peatones muy consciente respondieron que NO.

De la pregunta N° 07 ¿Cómo peatón sabe que puede ser sancionado con una papeleta de infracción si no respeta las normas de tránsito? 21 peatones respondieron que, SI y 09 peatones respondieron que NO, de esto



podemos asegurar que el 70% de la muestra si es consciente que puede cometer una infracción al no respetar las normas de tránsito.

De la pregunta N° 08 ¿En su condición de peatón conoce la cobertura de la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT)? 13 peatones dijeron que SI, mientras que 17 peatones dijeron que NO, el cual representa a un poco más del 50% de la muestra que necesariamente se debe orientar sobre la cobertura de la Póliza de Seguro.

Continuando en la pregunta N° 09 ¿Alguna vez ha participado en charlas educativas sobre educación vial jurídica? Sólo 03 peatones han participado de alguna charla educativa sobre la educación vial jurídica, pero 27 peatones, es decir el 90% de la muestra nunca ha participado de ninguna charla educativa, lo que compromete una vez más a nuestras autoridades a promover estos tipos de espacios de aprendizajes para los peatones.

Finalmente, en la pregunta N° 10 ¿Estaría de acuerdo de participar en charlas educativas sobre educación vial jurídica? El total de la muestra (30) peatones, es decir el 100% de los peatones tienen la disponibilidad de participar de estas charlas educativas sobre la educación vial jurídica.

## **CAPÍTULO V**

### **DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS**

#### **5.1. CONTRASTACIÓN DE LOS RESULTADOS**

Hoy por hoy, se hace inminente hablar de la Educación Vial Jurídica, y ¿Qué entendemos por este concepto?, Se entiende por educación vial jurídica aquella educación que parte de la enseñanza de hábitos y prácticas que deben tener todo ciudadano tanto al conducir sus vehículos como transitar por la vía pública, asimismo a la enseñanza de los principales compromisos contravencionales, civiles y penales que pueden ser pasibles los conductores y/o peatones que causen accidentes de tránsito.

Después de haber culminado con el análisis de datos debemos reflexionar sobre las deducciones de las encuestas dirigidas a los conductores, y es que en su mayoría responden positivamente por ejemplo en la pregunta N° 03 ¿Conoce de las principales responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito? 25 conductores respondieron que SI, únicamente 05 conductores respondieron que NO, de esto podemos decir que más del 83% de la muestra si es consciente de las responsabilidades civiles por perpetrar un accidente de tránsito.

En la pregunta N° 04 ¿Conoce de las principales responsabilidades penales por cometer un accidente de tránsito? 29 conductores respondieron que, SI sólo 01 conductor respondió que NO, lo que nos demuestra que el 96% de la muestra está informado de las responsabilidades penales a los que podría verse afectado por causar un accidente de tránsito.

Entonces surge la pregunta del porqué, si la mayor cantidad de conductores conocen las responsabilidades civiles y penales, muchos de ellos incurrir en contravenciones de tránsito, en diferentes modalidades, o es el acaso que los filtros para la obtención de las licencias de conducir no son efectivos o falta de toma de conciencia por parte de los conductores para respetar el reglamento de tránsito.

Los datos obtenidos después de las encuestas a los peatones, nos permiten afirmar que en efecto hace falta desarrollar un programa de educación vial jurídica, dirigido a peatones, ya que, según los resultados obtenidos después del análisis de datos, hemos encontrado por ejemplo que en la pregunta N° 09 ¿Alguna vez ha participado en charlas educativas sobre educación vial jurídica? Sólo 03 peatones han participado de alguna charla educativa sobre educación vial jurídica, mientras que 27 peatones, es decir el 90% de la muestra, nunca ha participado de ninguna charla educativa, lo que compromete a nuestras autoridades a promover estos tipos de espacios de aprendizajes para los peatones.

Además, en la pregunta N° 10 ¿Estaría de acuerdo de participar en charlas educativas sobre educación vial jurídica? Encontramos que el total de la muestra (30 peatones), es decir el 100% de los peatones tienen la disponibilidad de participar de estas charlas educativas sobre la educación vial jurídica.

Estos datos se respaldan con los resultados obtenidos de Melendreras R. (2012) en su tesis “*La Educación vial como medio para otorgar y garantizar la seguridad vial a los vecinos de la ciudad de Guatemala*”. (Tesis de grado). Universidad Rafael Landívar, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Guatemala; quien afirma las siguientes conclusiones:

*Existe desconocimiento en relación a lo que es la seguridad vial y por eso mismo es que no se tiene en cuenta las medidas adecuadas para el mejoramiento del tránsito vehicular. Pero entre la seguridad vial existen distintos tipos como son la activa que son aquellos que se realizan desde la actividad humana para prevenir desastres: por otro lado, la pasiva que no requiere forzosamente la intervención humana.*

*Los verdaderos cambios en la temática de la seguridad vial la deben hacer los sujetos que intervienen en la misma, como es el caso del Estado que es el principal actor en las políticas públicas. El Estado por medio de sus Organismos e instituciones deben crear medidas*

*adecuadas para el tránsito vehicular en el municipio de Guatemala como el caso del Congreso de la República con la creación de normativa relativa al tema vial.*

*La seguridad vial es una obligación para el Estado de Guatemala por lo tanto constituye un derecho humano que los habitantes de la República de Guatemala gozan por el simple hecho de ser conductores.*

*La normativa de la seguridad vial no es vasta y además no cuenta con temas de actualidad. Es necesario la reforma de las mismas y la creación de leyes y reglamentos que regulen todo lo relacionado con el tránsito vehicular en el municipio de Guatemala.*

*Existe desconocimiento en la población del municipio de Guatemala sobre la objetividad de un reglamento de tránsito y por otro lado es necesario mayor número de empleados competentes por parte de la Municipalidad de Guatemala.*

*Es importante para el fortalecimiento de las políticas públicas de Guatemala educar a los conductores en materia vial y gradualmente van a descender los inconvenientes de tránsito en el municipio de Guatemala.*

Teniendo en cuenta que, el Programa Educativo de Seguridad Vial, está considerado en la propuesta educativa del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), que en cumplimiento del objetivo específico N° 01 del Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011 (aprobado mediante D.S. N° 013-2007-MTC), considera la “Implementación del Programa Educativo de Seguridad Vial al interior del sistema educativo peruano”.

Dicho programa, debe promover en los alumnos una educación de respeto a las normas y señales de tránsito, asegurando el reglamentario tránsito de personas que conducen vehículos menores y mayores, de igual

forma el normal desplazamiento de los peatones para contribuir a la reducción de las estadísticas elevadas de accidentes de tránsito a mediano y largo plazo.

Sobre las capacitaciones, *“la Secretaria Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial en coordinación con la Dirección de Tutoría y Orientación Educativa del Ministerio de Educación planifica, programa y ejecutan capacitaciones a profesores y tutores de los niveles educativos de primaria y secundaria de la Educación Básica Regular”*.

El Objetivo general: *“Es fortalecer capacidades en los docentes para la implementación del Programa de Educación en Seguridad Vial en instituciones educativas de primaria y secundaria, que promueva la adquisición de conocimientos y el desarrollo de actitudes adecuadas en relación con la Seguridad Vial”*.

Los Objetivos específicos: *“Son de sensibilizar e implicar a los directores y educadores de instituciones educativas en la aplicación de contenidos de enseñanza en seguridad vial que permita desarrollar en los estudiantes una cultura en educación vial”*.

En ese sentido, considerando el análisis de nuestras principales discusiones de la investigación, respaldándonos en los resultados de la indagación de nuestras encuestas, podemos afirmar que la educación vial jurídica, si influye significativamente como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo.

## **CONCLUSIONES**

Considerando los principales resultados y el análisis hermenéutico de datos después de aplicado las encuestas tanto a conductores y peatones, podemos afirmar que en efecto la educación vial jurídica, influye significativamente como una opción para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.

Respaldándonos en el análisis hermenéutico de datos después de haber aplicado las encuestas, nos permitimos en afirmar que la educación vial jurídica, influye significativamente en los conductores, como una opción para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.

Respaldándonos en el análisis hermenéutico de datos después de haber aplicado las encuestas, nos permitimos en afirmar que la educación vial jurídica, influye significativamente en los peatones, como una alternativa para evitar los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.

## **RECOMENDACIONES**

A la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP promover charlas enfocados a conductores y peatones sobre la Educación Vial Jurídica, resaltando las principales responsabilidades civiles y penales que son sometidos los que ocasionen accidentes de tránsito.

A la Sub Gerencias de Transporte y Seguridad Vial de las Municipalidades a promover charlas dirigidos a peatones y conductores sobre la Educación Vial Jurídica, haciendo hincapié a las principales responsabilidades civiles y penales producto de los accidentes de tránsito.

A la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Junín - DRTC – Huancayo, a realizar charlas dirigidas a conductores y peatones sobre la Educación Vial Jurídica, destacando las principales responsabilidades civiles y penales producto de los accidentes de tránsito.

A la Dirección Regional de Educación Junín, a promover la Educación Vial Jurídica, destacando las principales responsabilidades civiles y penales producto de los accidentes de tránsito, en las Instituciones Educativas de nuestra región.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Carrasco, S. (2007) *Metodología de la Investigación Científica*, Segunda Edición Lima Perú. Editorial San Marcos.
- Choque T. (2016) *Cultura peatonal en el municipio de Cochabamba, “Estudio del comportamiento peatonal en el centro urbano del municipio de Cochabamba”*. (Tesis de grado). Universidad Mayor de San Andrés, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Cochabamba – Bolivia.
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC, *Reglamento Nacional de Tránsito* actualizado al 24 de setiembre de 2018.
- Hernández, R. (2014) *Metodología de la Investigación*, Sexta Edición México. Mc Graw Hill.
- Hernández, R. (2010) *Metodología de la Investigación*, Quinta Edición. México. Mc Graw Hill.
- Hernández, R. (2006) *Metodología de la Investigación*, Cuarta Edición. México. Mc Graw Hill.
- Melendreras R. (2012) *La Educación vial como medio para otorgar y garantizar la seguridad vial a los vecinos de la ciudad de Guatemala*. (Tesis de grado). Universidad Rafael Landívar, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Guatemala.
- Noguera, I. (2014) *Guía para elaborar una tesis de derecho*, Primera Edición Lima Perú. Editora y Librería Jurídica griley.
- MTC (2019) *Manual de Bolsillo del Conductor* Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.
- MTC (2018) *Reglamento Nacional de Tránsito*.
- MTC (2019) *Multas de Tránsito* <https://www.gob.pe/416-multas-de-transito>
- Yactayo Y. (2015) *Centro integral de capacitación y formación de conductores vehiculares, para impulsar una cultura de tránsito en la ciudad de Tacna* (Tesis de grado). Universidad Nacional Jorge Basadre Grohman-Tacna, Facultad de Ingeniería Civil, Arquitectura y Geotécnica, Tacna – Perú.



## **ANEXOS**

## CUESTIONARIO PARA CONOCER LA EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA EN LOS CONDUCTORES COMO UNA ALTERNATIVA PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE HUANCAYO 2019

**Instrucciones:** Señor conductor estamos seguros que sus respuestas al siguiente cuestionario son muy valiosas para nuestra investigación, por lo tanto, apelamos a que sus respuestas sean con la seriedad y responsabilidad del caso, los cuales nos ayudaran con nuestra investigación, a fin de crear propuestas que ayuden a reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo.

Marque con una (x) en los siguientes recuadros				
Genero	F	M		
Edad	De 18 a 25	De 26 a 35	De 36 a mas	
Grado de instrucción		Primaria	Secundaria	Superior

PREGUNTAS	SI	NO
1. ¿En su condición de conductor ha escuchado hablar de la educación vial jurídica?		
2. ¿Sabe a qué se refiere cuando se habla de la educación vial jurídica?		
3. ¿Conoce de las principales responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito?		
4. ¿Conoce de las principales responsabilidades penales por cometer un accidente de tránsito?		
5. ¿Cómo conductor conoce el significado del color de las luces de los semáforos?		
6. ¿Tiene conocimiento de la importancia de contar con licencia de conducir de acuerdo a la categoría del vehículo?		
7. ¿En su condición de conductor conoce las técnicas de conducción a la defensiva?		
8. ¿Cómo conductor conoce la importancia de contar con una Póliza de Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT) vigente?		
9. ¿Alguna vez ha participado en charlas educativas sobre educación vial jurídica?		
10. ¿Estaría de acuerdo de participar en charlas educativas sobre educación vial jurídica?		

Muy amable por su gentil respuesta



## CUESTIONARIO PARA CONOCER LA EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA EN LOS PEATONES COMO UNA ALTERNATIVA PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE HUANCAYO 2019

**Instrucciones:** Señor peatón estamos seguros que sus respuestas al siguiente cuestionario son muy valiosas para nuestra investigación, por lo tanto, apelamos a que sus respuestas sean con la seriedad y responsabilidad del caso, los cuales nos ayudaran con nuestra investigación, a fin de crear propuestas que ayuden a reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo.

Marque con una (x) en los siguientes recuadros				
Genero	F	M		
Edad	De 18 a 25	De 26 a 35	De 36 a mas	
Grado de instrucción		Primaria	Secundaria	Superior

PREGUNTAS	SI	NO
1. ¿En su condición de peatón ha escuchado hablar de la educación vial jurídica?		
2. ¿Cómo peatón sabe a qué se refiere cuando se habla de la educación vial jurídica?		
3. ¿Conoce las principales responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito?		
4. ¿Sabe usted de las principales responsabilidades penales por cometer un accidente de tránsito?		
5. ¿Tiene conocimiento del significado del color de las luces de los semáforos?		
6. ¿Respeta usted los cruces peatonales?		
7. ¿Cómo peatón sabe que puede ser sancionado con una papeleta de infracción si no respeta las normas de tránsito?		
8. ¿En su condición de peatón conoce la cobertura de la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT)?		
9. ¿Alguna vez ha participado en charlas educativas sobre educación vial jurídica?		
10. ¿Estaría de acuerdo de participar en charlas educativas sobre educación vial jurídica?		

Muy amable por su gentil respuesta

## APLICACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN A LOS CONDUCTORES





## APLICACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN A LOS PEATONES



## MATRIZ DE CONSISTENCIA DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

TÍTULO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN:

**“LA EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA COMO UNA ALTERNATIVA PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE HUANCAYO, 2019”**

Problema	Objetivo	Hipótesis	Variables única	Dimensiones	Indicadores	Metodología
<b>Problema general</b> ¿Cuál es la influencia de la educación vial jurídica como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019?	<b>Objetivo general</b> Determinar la influencia de la educación vial jurídica como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.	<b>Hipótesis general</b> La educación vial jurídica, influye significativamente como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.	La Educación Vial Jurídica como alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019	La educación vial jurídica en los conductores	Ha escuchado hablar de la educación vial jurídica.	Tipo de investigación: Sustantiva (Descriptiva – Explicativa)
<b>Problemas específicos</b> ¿Cuál es la influencia de la educación vial jurídica en los conductores como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019?	<b>Objetivos específicos</b> Determinar la influencia de la educación vial jurídica en los conductores como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.	<b>Hipótesis específicas</b> La educación vial jurídica, influye significativamente en los conductores, como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.			Sabe a qué se refiere cuando se habla de la educación vial jurídica.	Enfoque de investigación: Holístico (Cuantitativo – cualitativo)
					Conoce las principales responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito.	Nivel de investigación: Descriptivo.
					Conoce de las principales responsabilidades penales por cometer un accidente de tránsito.	Diseño de investigación: No experimental (Descriptivo comparativo).
					Está de acuerdo participar en charlas educativas sobre la educación vial jurídica.	Población: Todos los conductores y peatones de las intersecciones de las Av. Real y Breña de la ciudad de Huancayo.
				¿Cuál es la influencia de la educación vial jurídica en los peatones como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019?.	Determinar la influencia de la educación vial jurídica en los peatones como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.	La educación vial jurídica, influye significativamente en los peatones, como una alternativa para reducir los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo, 2019.
Sabe a qué se refiere cuando se habla de la educación vial jurídica.						
Conoce las principales responsabilidades civiles por cometer un accidente de tránsito.	Muestreo: No probabilístico por juicio					
Conoce de las principales responsabilidades penales por cometer un accidente de tránsito.	Técnicas para la recolección de datos: Medición estadística.					
Está de acuerdo participar en charlas educativas sobre la educación vial jurídica.	Técnicas para el tratamiento de datos: Interpretación hermenéutica.					